Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10415**
19. Wahlperiode 22.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Christoph Meyer, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Auswirkung der EU-CO_2-Flottengrenzwerte auf die deutsche Automobil- und Zulieferindustrie

Am 17. Dezember 2018 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten, das Europaparlament und die Europäische Kommission auf eine Verschärfung des CO_2-Flottengrenzwertes für das Jahr 2030. Der Beschluss sieht eine Verschärfung des CO_2-Grenzwertes für Neuwagen um 37,5 Prozent von den Grenzwerten für das Jahr 2021 vor sowie in einem Zwischenschritt bis 2025 von 15 Prozent vor. Während im Jahr 2021 daher ein Gesamtflottenwert von 95 Gramm pro Kilometer erreicht werden muss, sind es für 2030 37,5 Prozent weniger Gramm pro Kilometer für neu zugelassene Fahrzeuge. Die Europäische Union sanktioniert die Nichteinhaltung der Flottengrenzwerte mit 95 Euro je Gramm CO_2 oberhalb des Grenzwertes multipliziert mit der Anzahl der im Vorjahr in der EU zugelassenen PKW. Hierdurch drohen deutschen Automobilherstellern hohe Strafzahlungen von laut Schätzungen bis zu 1 400 Mio. Euro (www.paconsulting.com/insights/2018/driving-into-a-low-emissions-future/ bzw. www.focus.de/finanzen/boerse/verschaerfte-grenzwerte-aus-bruessel-drohen-deutschen-autobauern-co2-strafen-in-milliardenhoehe_id_10569951.html). Aufgrund der Struktur der Flottengrenzwerte (Ausschließlich die Emissionen am Auspuff werden betrachtet) besteht ein starker Anreiz für die Automobilindustrie, bevorzugt die Elektromobilität massiv auszubauen (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/eu-regulierung-wie-die-autokonzerne-die-co2-regeln-umfahren/20674442.html). Insgesamt bedeuten die nun festgelegten Flottengrenzwerte, dass im Jahr 2030 rund 40 Prozent der Neufahrzeuge elektrifiziert sein müssen – für diese Fahrzeuge muss es dann Ladeinfrastruktur und Käufer mit entsprechendem Fahrverhalten und Zahlungsbereitschaft geben. Damit einher geht ein gesteigerter Investitionsbedarf bei den Automobilherstellern sowie ein wachsender Kostendruck, die sich laut Prognosen insbesondere in

der Verteuerung von Fahrzeugen der Segmente „Mini“ und „Kleinwagen“ sowie in umfassenden Arbeitsplatzverlusten niederschlagen werden (www.welt.de/wirtschaft/plus187349026/E-Autos-von-VW-Kleinwagen-werden-deutlich-teurer.html bzw. www.faz.net/aktuell/finanzen/zukunft-der-kleinwagen-das-ende-der-billigautos-16116375.html / www.iao.fraunhofer.de/lang-de/presse-und-medien/aktuelles/2037-weichenstellung-fuer-die-automobilindustrie.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung der CO_2-Flottengrenzwerte bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen ab 2021 sowie ab 2025 und 2030 auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf Produktions- und Verkaufszahlen?
2. Mit welchen Auswirkungen auf die Produktion von PKW mit Verbrennungsmotor in Deutschland rechnet die Bundesregierung angesichts der CO_2-Flottengrenzwerte für 2025 und 2030?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung der CO_2-Flottengrenzwerte bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen ab 2021 sowie ab 2025 und 2030 auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf Arbeitsplätze?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der CO_2-Flottengrenzwerte auf dem unabhängigen Aftermarket, darunter Kfz-Händler und Werkstätten, Teilehändler und weitere Dritte?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation „Weichenstellung für die Automobilindustrie“, insbesondere im Hinblick auf den möglichen Verlust von bis zu 111 000 Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung der CO_2-Flottengrenzwerte bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen ab 2021 sowie ab 2025 und 2030 auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf die Rentabilität dieser Unternehmen?
7. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Höhe der Strafzahlungen der deutschen Automobilindustrie an die Europäische Union, insgesamt sowie je Hersteller, wenn der durchschnittliche Ausstoß von CO_2 je Fahrzeugflotte sich bis 2021 bzw. 2030 nicht verändern würde?
8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über mögliche Strafzahlungen deutscher Automobilhersteller an die Europäische Union, insgesamt sowie je Hersteller, in Bezug auf die Nichterfüllung der CO_2-Flottengrenzwerte im Jahr 2021?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie der dänischen Unternehmensberatung PA Consulting im Hinblick auf die Höhe von Strafzahlungen deutscher Automobilhersteller in Bezug auf die Nichterfüllung der CO_2-Flottengrenzwerte im Jahr 2021?
10. Rechnet die Bundesregierung mit Strafen für deutsche Automobilhersteller aufgrund der Nichteinhaltung der CO_2-Flottengrenzwerte für 2021, und wenn ja, in welcher Höhe, insgesamt sowie je Hersteller?
11. Rechnet die Bundesregierung damit, dass deutsche Automobilhersteller die CO_2-Flottengrenzwerte für 2025 und 2030 einhalten werden, und wenn nein, mit welchen Strafen für deutsche Automobilhersteller aufgrund der Nichteinhaltung der CO_2-Flottengrenzwerte für 2025 oder 2030 rechnet die Bundesregierung?

12. Welche Erkenntnisse besitzt die Bundesregierung über die Auswirkungen der CO_2-Flottengrenzwerte für 2021 auf die Zulassungen in den Segmenten „Mini“ sowie „Kleinwagen“?

13. Welche Auswirkungen wird der CO_2-Flottengrenzwert für 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Produktion von PKW in den Segmenten „Mini“ sowie „Kleinwagen“ in Deutschland haben?

14. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung bestimmte Automodelle und Baureihen ab 2020 nicht mehr in Deutschland angeboten werden, und wenn ja, um welche Modelle und Baureihen handelt es sich?

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Preis-Leistungs-Schere bei Kleinwagen mit elektrischem Antrieb, die deutlich teurer sind als vergleichbare PKW mit Verbrennungsmotoren, insbesondere im Hinblick auf den Mobilitätsverlust für Teile der Bevölkerung und daraus entstehende soziale Härte, wirtschaftliche Nachteile sowie Einschränkung der gesellschaftlichen Teilhabe (vgl. www.iwkoeln.de/presse/iw-nachrichten/beitrag/thomas-puls-thilo-schaefer-die-grosse-verteuerung.html; www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/e-mobilitaet/kaufen/elektroauto-kostenvergleich/)?

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Einstellung bestimmter Automodelle und Baureihen wie dem Ford Ka, VW up! oder Opel Adam ab 2020 im deutschen Markt aufgrund der CO_2-Flottengrenzwerte ab 2021 (vgl. https://de-media.opel.com/de/opel-bringt-bis-2020-acht-komplett-neue-oder-%C3%BCberarbeitete-modelle-auf-den-markt?idtok=0b755bbb6092)?

17. Wie rechtfertigt die Bundesregierung ihr Votum im Rat der Europäischen Union angesichts der schwerwiegenden Folgen dieser Entscheidung auf die deutsche Automobil- und Zuliefererindustrie, insbesondere deren Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze und Produktion?

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Ganzheitlichkeit der CO_2-Flottengrenzwerte im Hinblick auf die fehlende Bewertung des vorhandenen Strommixes sowie der CO_2-Einsparmöglichkeiten durch alternative Kraftstoffe (vgl. https://background.tagesspiegel.de/e-fuels-auf-co2-flottenziele-anrechnen)?

19. Plant die Bundesregierung, sich in den Review-Prozessen für eine Anrechnung alternativer Kraftstoffe in der Flottenregulierung einzusetzen, um die Abhängigkeit vom Erfolg der Elektrifizierung für die deutsche Automobilindustrie zu reduzieren, und wenn ja, wie erfolgte bisher hierzu die Meinungsbildung innerhalb der Bundesregierung?

Berlin, den 15. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333